**BỘ CÔNG THƯƠNG**

**TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI**

**BÁO CÁO**

**TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HOA KỲ**

**Số tháng 6/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

 **“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1. Tình hình và xu hướng chung: 2**](#_Toc519253032)

[**2. Tình hình vận tải: 3**](#_Toc519253033)

[***2.1.* *Tình hình chung* 3**](#_Toc519253034)

[***2.2.* *Vận tải đường bộ:* 4**](#_Toc519253035)

[***2.3.* *Vận tải đường hàng không* 5**](#_Toc519253036)

[***2.4.* *Hàng hải và cảng biển* 7**](#_Toc519253037)

[***2.5.* *Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:* 11**](#_Toc519253038)

[**3. Kho bãi 12**](#_Toc519253039)

[**4. Hoạt động giao nhận và thương mại điện tử: 13**](#_Toc519253040)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Tình hình và xu hướng chung:**

Theo báo cáo thường niên của Chính phủ Mỹ về quản lý chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp nước này, chi phí cho gần như tất cả các khâu trong logistics đã tăng lên. Chi phí cho hoạt động logistics (chủ yếu là vận chuyển và kho bãi của các công ty Mỹ) đang tăng kỷ lục, do nhu cầu và giá dịch vụ logistics ngày càng tăng. Khảo sát của báo cáo cho thấy các doanh nghiệp chủ hàng dự báo chi phí sẽ còn tăng trong năm tới, khi lãi suất tăng, giá nhiên liệu cao hơn và thuế nhập khẩu tăng thêm sẽ làm tăng tổng chi phí hoạt động.

Theo báo cáo Global Port Tracker hàng tháng, được công bố bởi Liên đoàn bán lẻ quốc gia và tập đoàn Hackett Associates, nhập khẩu hàng hóa tại các cảng hàng đầu của Mỹ đạt mức kỷ lục trong tháng 6/2018, tăng 6,8% so với cùng kỳ năm ngoái lên 1,83 triệu TEU. Hàng nhập khẩu, bao gồm hàng tiêu dùng như đồ điện tử, đồ chơi và đồ nội thất, đã tăng lên ngay cả khi Mỹ và châu Âu đã áp dụng các biện pháp bảo hộ để cho các công ty để khôi phục sản xuất.

Tỷ lệ không gian kho hàng sẵn có của Mỹ đã giảm kỷ lục trong 32 quý liên tiếp do người tiêu dùng ngày càng gia tăng mua sắm trực tuyến, dẫn đến những thay đổi trong phân bổ các kho hàng để sẵn sàng cho việc giao hàng trong thương mại điện tử (thường ưu tiên các yêu cầu về thời gian, tiện cho việc đổi lại và các hoạt động khuyến mãi).

Hiện tại, các yếu tố nền tảng cơ bản vẫn đang tốt cho hoạt động logistics, tăng trưởng kinh tế của Mỹ khả quan trong nửa đầu năm. Tuy nhiên những thách thức từ một cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và các nước đối tác lớn có thể dẫn đến những thay đổi nhanh chóng. Do đó, các chủ hàng cần có những kế hoạch kinh doanh linh hoạt và không nên kí kết những hợp đồng với những điều khoản cứng nhắc. Ví dụ, nhập khẩu điện tử từ Trung Quốc đã tăng 22 tỷ USD trong năm 2017 so với năm trước, sau khi giảm 7 tỷ USD trong năm 2016, tuy nhiên đây là nhóm hàng có nguy cơ sụt giảm mạnh trong thời gian tới khi các chính sách đánh thuế nhập khẩu cao có hiệu lực.

Thời gian qua các nhà sản xuất Mỹ đã chuyển sản xuất sang các khu vực có chi phí thấp ở nước ngoài. Đến nay, mặc dù đưa sản xuất công nghiệp trở lại Hoa Kỳ là một mục tiêu quan trọng của Tổng thống Mỹ Donald Trump nhưng các nhà sản xuất sẽ vẫn là người quyết định việc điều chỉnh chuỗi cung ứng của họ sang một bối cảnh thương mại mới, với làn sóng bảo hộ cao hơn khiến thay đổi các dòng luân chuyển thương mại.

Hàng hóa do các doanh nghiệp Mỹ sản xuất tại nước ngoài và xuất ngược trở lại Mỹ (từ các dự án FDI) tăng nhanh hơn sản lượng sản xuất của Mỹ. Năm ngoái, lượng hàng do các DN Mỹ sản xuất và nhập về từ 14 quốc gia có chi phí thấp nhất ở Châu Á tăng 8% lên 751 tỷ USD trong khi sản xuất trong nước tăng 5,6% lên hơn 6 nghìn tỷ USD.

Trong những tháng gần đây thâm hụt thương mại của Mỹ đã thu hẹp khi xuất khẩu tăng mạnh và tăng trưởng nhập khẩu chậm lại, nhưng theo các nhà kinh tế xu hướng này không kéo dài. Nền kinh tế Mỹ mạnh mẽ đang thúc đẩy nhu cầu đối với hàng tiêu dùng, phần lớn vẫn được sản xuất ở nước ngoài.

Mặc dù chính sách thuế quan mới của Mỹ đối với hàng nhập khẩu nhằm giảm thâm hụt thương mại và đưa sản xuất trở lại Mỹ nhưng các chuyên gia kinh tế cho rằng các hoạt động sản xuất cấp thấp có khả năng sẽ vẫn duy trì ở các nước có chi phí nhân công thấp như Trung Quốc, Ấn Độ, Việt Nam, Malaysia, Indonesia, Bangladesh và các quốc gia khác.

1. **Tình hình vận tải:**
	1. **Tình hình chung**

Chỉ số dịch vụ vận chuyển hàng hóa (TSI), dựa trên số lượng vận chuyển hàng hóa của ngành dịch vụ vận tải, tăng 1,0% trong tháng 5/2018 so với tháng 4/2018, đạt mức cao kỷ lục mới sau khi giảm nhẹ trong tháng 4/2018. Chỉ số tháng 5 năm 2018 (135,6) đã tăng 43,0% so với mức thấp nhất ghi nhận trong tháng 4 năm 2009, tâm điểm của cuộc suy thoái kinh tế gần đây nhất.

Mặc dù tình hình nửa đầu năm 2018 tương đối khả quan nhưng các hãng vận tải quan ngại rằng chính sách thuế nhập khẩu tăng mạnh kết hợp với nhiên liệu ngày càng khó lường sẽ tác động mạnh đến ngành này trong thời gian tới.

Hình 1: Chỉ số vận chuyển hàng hóa của Hoa Kỳ các tháng năm 2017-2018



Nguồn: Cơ quan thống kê vận tải Hoa Kỳ (số liệu cập nhật ngày 17/5/2018)

* 1. **Vận tải đường bộ:**

Theo số liệu gần đây nhất của Bộ Giao thông vận tải Mỹ, số lượng hàng hóa vận chuyển đang tăng lên nhưng khả năng đáp ứng của ngành vận tải đường bộ có thể không theo kịp. Theo Hiệp hội Vận tải Mỹ, tình trạng thiếu lái xe tải của Hoa Kỳ th năm ngoái đạt kỷ lục, với mức 50.700, và dự kiến sẽ tăng lên 63.000 trong năm nay, đặc biệt là ở phân khúc xe moóc máy kéo có thể chở hơn 33.000 pound.

 Vì xe tải chiếm khoảng 70% tổng số hàng hóa được vận chuyển ở Hoa Kỳ, tình trạng thiếu hụt buộc các công ty phải cạnh tranh bằng cách cung cấp mức lương cao hơn và các chuyến đi ngắn hơn trên thị trường lao động (phân khúc lái xe).

Theo một khảo sát của ATA được công bố vào tháng 3/2018, mức lương trung bình cho những người lái xe chở hàng là khoảng $ 53.000, tăng 7.000 đô la kể từ cuộc khảo sát trước đây 5 năm trước, hoặc khoảng 4.000 đô la khi loại trừ yếu tố lạm phát. Đối với những người lái xe làm việc cho các tập đoàn lớn như PepsiCo Inc. hoặc Walmart Inc., khoản thu nhập trung bình là 86.000 đô la, tăng từ 73.000 đô la.

Ngoài ra, các giới hạn về thời gian lái xe theo quy định mới của Chính phủ cũng đang gây khó khăn cho những người kinh doanh dịch vụ vận tải bằng đường bộ. Đầu tiên là giới hạn một người lái xe làm việc 70 giờ trong một khoảng thời gian tám ngày. Thứ hai là giới hạn ngày làm việc còn 14 giờ liên tục, đồng hồ theo dõi tiếp tục chạy ngay cả khi người lái xe ngủ trưa. Thứ ba trong 14h làm việc đó thì chỉ được lái xe nhiều nhất là 11h. Thứ tư là yêu cầu thời gian nghỉ mỗi lần phải ít nhất là 30 phút. Kể từ tháng 12 năm 2017, tất cả các tài xế xe tải đã phải sử dụng các thiết bị điện tử thay vì hồ sơ giấy để theo dõi đồng hồ lái xe của họ.

* 1. **Vận tải đường hàng không**

Chính sách thương mại của Mỹ và giá dầu tăng đang gây ra khó khăn cho các hãng hàng không Mỹ trong việc hoạch định kế hoạch kinh doanh, mặc dù nhu cầu và doanh thu ổn định. Delta Air Lines là hãng hàng không đầu tiên của Hoa Kỳ điều chỉnh dự báo EPS quý II/2018 của công ty.

Vệc đánh giá tác động cả căng thẳng thương mại giữa Mỹ và Canada, Mexico và châu Âu đối với thương mại Mỹ và nhu cầu du lịch hàng không toàn cầu vào cuối năm nay sẽ tác động trực tiếp đến các kế hoạch của ngành hàng không. Hiệp hội hàng không quốc tế (IATA) đã cảnh báo các hãng hàng không có thể bị ảnh hưởng bởi các chương trình nghị sự về bảo hộ thương mại và có thể sẽ phải điều chỉnh kế hoạch kinh doanh cũng như mục tiêu lợi nhuận.

Các nguy cơ có thể thấy rõ từ bất đồng chính trị tại châu Mỹ la tinh và một số nước châu Âu, bất ổn hơn ở Trung đông khi Mỹ rút khỏi thỏa thuận hạt nhân Iran, thiếu sự rõ ràng về tác động của Brexit, nhiều cuộc thảo luận thương mại đang diễn ra và xung đột địa chính trị tiếp tục.

Với lợi nhuận dự báo giảm, giá dầu tăng và sự bất ổn địa chính trị, các hãng hàng không Mỹ có thể thấy cần phải xem lại mục tiêu tăng trưởng năng lực của họ cho năm 2018 sau khi hầu hết các hãng hàng không của nước này đã lên kế hoạch tăng trưởng hàng năm trong năm nay. Và ngay cả khi chi phí nhiên liệu cao hơn thường dẫn đến tăng giá vé, có một thời gian trễ cho tương quan đó để thiết lập trong.

IATA đã điều chỉnh dự báo lợi nhuận toàn cầu cho năm 2018 từ 38,4 tỷ USD lên 33,8 tỷ USD. Hiệp hội cũng dự báo mức trung bình của Brent Crude trong năm sẽ tăng lên 70 USD / thùng so với dự báo trước đó là 60 USD.

Các hãng hàng không Mỹ đã phải theo dõi các động thái chóng mặt trong chính sách thương mại của Mỹ trong nhiều tháng, bắt đầu với quyết định của Tổng thống Trump áp đặt thuế quan đối với một số hàng nhập khẩu của Trung Quốc. Các mức thuế trên EU đang xảy ra khi xuyên Đại Tây Dương được thiết lập để trở thành một trong những thực thể địa lý tốt nhất cho Mỹ, Delta và United trong 6T/2018.

Vào cuối quý I/2018, các hãng hàng không lớn gồm American Airline, Delta và United Airline đều có dự báo doanh thu đơn vị thuận lợi cho quý 2 năm 2018.

Hãng hàng không Delta đã điều chỉnh dự báo EPS quí II/2018 từ 1,80- 2,00 USD xuống còn 1,65 - 1,75 USD. Hãng hàng không cho rằng lợi nhuận thấp hơn do dự kiến ​​ giá nhiên liệu tăng so với cùng kỳ năm ngoái. Mục tiêu lợi nhuận trước thuế của Delta trong quý 2 năm 2014 cũng đã giảm xuống còn 13% đến 14% so với dự báo ban đầu là 14% đến 16%. Delta đã đảm bảo rằng ngay cả khi đối mặt với việc tăng giá dầu, doanh thu và nhu cầu vẫn được duy trì trên tất cả khu vực địa lý. Tuy nhiên, hãng hàng không này đã nhấn mạnh dù đã có biện pháp bù đắp sự tăng giá của nhiên liệu thông qua doanh thu nhưng triển vọng tổng thể sẽ chỉ được xác định sau độ trễ 6-12 tháng.

**Bảng 1: Dự báo tốc độ tăng trưởng năng lực vận chuyển của 3 hãng hàng không lớn của Mỹ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Hãng hàng không** | **Tăng trưởng năm 2017** | **Dự báo tăng trưởng năm 2018** |
| American | 1% | 2,5% |
| Delta | 1% | 2,3% |
| United | 2-3% | 4,5%-5,5% |

Nguồn: IATA

* 1. **Hàng hải và cảng biển**
		1. Hàng hải:

Sự gia tăng chi tiêu của người tiêu dùng và mối quan tâm ngày càng tăng giữa các nhà sản xuất và nhà bán lẻ qua những thay đổi đối với chính sách thương mại của Hoa Kỳ đang dẫn đến sự gia tăng khối lượng hàng hóa tại các cảng biển của Hoa Kỳ.

**Bảng 2: Xu hướng giá cước các tuyến hàng hải chính của Mỹ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tuyến** | **Xu hướng giá cước** |
| Châu Á- Bờ Tây nước Mỹ  | Giá cước giảm nhẹ |
| Châu Á- Bờ đông nước Mỹ | Giá cước ổn định |
| Châu Âu- Bờ Tây nước Mỹ | Giá cước ổn địnhTải trọng có xu hướng tăng (không gian chuyên chở gần đầy) |
| Châu Âu- Bờ Đông nước Mỹ | Giá cước ổn địnhTải trọng có xu hướng tăng (không gian chuyên chở gần đầy) |
| Mỹ- Châu Á (hàng xuất khẩu từ Mỹ đến châu Á) | Đang đánh giá lại các tác động của việc các nước đối tác phản ứng trước chính sách tăng thuế của Mỹ đối với các dòng hàng |
| Mỹ- Châu Âu (hàng xuất khẩu của Mỹ đến châu Âu) | Đang đánh giá lại các tác động của việc các nước đối tác phản ứng trước chính sách tăng thuế của Mỹ đối với các dòng hàng |

*Nguồn: Liên đoàn bán lẻ quốc gia Hoa Kỳ*

Theo Báo cáo Global Port Tracker hàng tháng, được phát hành HIệp hội bán lẻ quốc gia Hoa Kỳ và Hackett Associates, nhập khẩu sẽ tiếp tục ở tốc độ kỷ lục trong 2 quý tới.

Theo Hiệp hội bán lẻ quốc gia Hoa Kỳ, khối lượng container tại các cảng lớn của Mỹ trong tháng 5/2018 đã tăng 11,6% so với tháng 4/2018, đạt 1,82 triệu thùng.

Trong nửa đầu năm 2018, vận chuyển hàng nhập khẩu tại các cảng lớn của Mỹ dự kiến đạt 10,2 triệu TEU, tăng 3,8% so với cùng kỳ năm ngoái.

Tăng trưởng kinh tế mạnh đang thúc đẩy lưu lượng hàng hóa trong các chuỗi cung ứng, đặt ra các yêu cầu cao hơn đối với các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần của Mỹ từ các đội xe tải đến hoạt động kho bãi.

 Dự đoán những thay đổi sắp tới của chính sách thương mại của Mỹ, các công ty đã đẩy mạnh các đơn đặt hàng cho các bộ phận và sản phẩm từ các nhà sản xuất nước ngoài của họ để giảm tác động tài chính của chính sách thuế mới.

Trong năm tháng đầu năm, hàng hóa từ Trung Quốc chiếm 46% tổng số hàng nhập khẩu vận chuyển trong các container đến Hoa Kỳ.

Sản lượng tại các cảng trên toàn thế giới đang tăng trong năm nay do các nhà bán lẻ dự trữ cho kỳ nghỉ cuối năm, nhưng giá nhiên liệu tàu cao hơn 50% so với năm ngoái và giá cước giảm ít nhất 5% so với cùng kỳ.

Tại các cảng nhập chính đối với hàng hóa từ châu Á, các cảng lân cận Los Angeles và Long Beach, California, nhập khẩu hàng đóng container tăng 2,3% so với cùng kỳ năm ngoái lên 766,643 TEU. Xuất khẩu tăng 7,9% lên 311,093 TEUs vì các cảng đã xử lý khối lượng container hàng tháng cao nhất kể từ tháng 11 năm ngoái. Như vậy 5 tháng đầu năm 2018, nhập khẩu tại các cảng Nam California đã tăng 4,6% so với cùng kỳ năm trước.

Tại các cảng ở Georgia bao gồm cảng Savannah, một trong những cảng biển hàng đầu trên Bờ Đông Hoa Kỳ, lượng container tháng 5/2018 đạt 361,029 TEU, khối lượng cao thứ hai trong một tháng trong lịch sử của cảng này. Tính đến tháng 5 năm nay, sản lượng hàng container của Savannah đã tăng 8,3% so với cùng kỳ năm ngoái.

Khối lượng hàng hóa cao hơn di chuyển qua các mạng logistics của Mỹ cũng đòi hỏi nhiều công nhân hơn phải xử lý các hàng hóa đó nhưng thị trường lao động đang khiến các doanh nghiệp Mỹ đang gặp khó khăn trong việc kiểm soát chi phí nhân công bởi tỷ lệ thất nghiệp ở mức thấp lịch sử.

Cảng Los Angeles, cửa ngõ lớn nhất của Mỹ dự báo thay đổi thuế quan có thể ảnh hưởng đến 15% lượng hàng hóa mà cảng này đang xử lý.

Công ty vận tải biển Maersk & Mediterranean Shipping Co., kết hợp kiểm soát tới 35% thị trường container, tháng trước đã hủy một tuyến xuyên Thái Bình Dương và sáu tàu đang hoạt động trên tuyến này do lo ngại giao dịch thương mại sẽ sụt giảm khi chính sách bảo hộ thương mại gia tăng.

Hãng Hapag-Lloyd AG của Đức cũng, đã cảnh báo lợi nhuận có thể sụt giảm mạnh do các tuyến vận chuyển với Mỹ bị ảnh hưởng.

* + 1. Tình hình một số cảng biển:

***Cảng Virginia***

**Cảng Virginia** đã được Chính phủ Hoa Kỳ chấp thuận thực hiện dự án nâng cấp và mở rộng cảng theo hướng Rộng hơn, Sâu hơn, An toàn hơn. Đây là cơ hội rất lớn cho mở rộng các kênh vận chuyển thương mại phục vụ Cảng Norfolk.

Các dự án nạo vét sẽ tạo ra các kênh đến độ sâu 55 feet và mở rộng các kênh trong các khu vực lựa chọn để cho phép lưu thông hai chiều các tàu container cực lớn. Độ sâu bổ sung sẽ cho phép các tàu lớn hơn và an toàn, không bị gián đoạn đi qua và ra khỏi bến cảng.

Dự án sẽ được thực hiện theo hai giai đoạn. Thiết kế và thiết kế sơ bộ (20 triệu USD) là giai đoạn đầu tiên và dự kiến ​​sẽ mất 18-24 tháng và giai đoạn nạo vét (330 triệu USD), và hoàn thành vào năm 2024.

***Cảng Oakland***

Cảng Oakland là một trong 3 cảng chính của Bờ Tây nước Mỹ. Cảng Oakland đã đạt được thỏa thuận với SSA Terminals (Oakland), nhà khai thác cảng lớn nhất của hãng, để gia hạn hợp đồng thuê đến năm 2027.

Thỏa thuận bao gồm việc mở rộng 19 mẫu tại Nhà ga Container Quốc tế Oakland (OICT) của SSA; mua ba cần cẩu mới từ bờ lên bờ của người vận hành thiết bị đầu cuối để vận chuyển hàng hóa; và các tùy chọn sẽ kéo dài thời gian thuê thêm 15 năm nữa (đến năm 2042) nếu các điều kiện nhất định được đáp ứng.

Hợp đồng thuê mới cũng buộc cảng tuân thủ luật pháp tiểu bang và liên bang và Chương trình Cải thiện Chất lượng Hàng hải của cảng. Theo thỏa thuận, nhà điều hành thiết bị đầu cuối sẽ sử dụng các khoản trợ cấp của chính phủ để giảm phát thải từ thiết bị xử lý hàng hóa.

SSA là nhà khai thác cảng biển lớn nhất ở Oakland. OICT, nhà ga hàng hải đông đúc thứ hai của Mỹ xử lý khoảng 60% tổng khối lượng hàng hóa container của cảng. SSA cũng điều hành Trạm Matson của Oakland, được bao gồm trong hợp đồng thuê.

***Cảng Nam Carolina*** sẽ đầu tư 277,6 triệu USD cho các dự án hỗ trợ hiện đại hóa thiết bị đầu cuối, tăng công suất và tăng trưởng khối lượng đa phương thức.

Trong đó, kinh phí lớn nhất sẽ được cấp cho việc nâng cấp bến Hugh K. Leatherman, với khoản đầu tư 117,1 triệu USD vào xây dựng, trang thiết bị và phần đường tiếp cận cảng với I-26.

Các khoản mục đầu tư khác gồm 79,5 triệu USD nâng cấp và hiện đại hóa bến Wando Welch, 18,9 triệu USD tại North Charleston Terminal …

Trong năm tài khóa tính đến hết tháng 6/2018, tổng lượng vận chuyển container của cảng tăng 2,3% so với cungfk ỳ năm tài khóa trước, với khoảng 2 triệu TEU. Với hoạt động đầu tư trên, dự kiến doanh thu trong năm tài khóa 2019 sẽ tăng 12,4%, đạt khoảng 281 triệu USD.

* 1. **Vận tải đường sắt và vận tải đa phương thức:**

Theo số liệu của Hiệp hội Đường sắt Mỹ (AAR), vận tải đường sắt của Mỹ và khối lượng liên phương thức đều tăng so với cùng kỳ năm ngoái,

Vận tải đường sắt của Mỹ tăng 2,0%, tương đương 21.098 toa xe, lên 1.080.769 xe. Số lượng toa xe trung bình hàng tuần của Hoa Kỳ trong tháng 6/2018 đạt 270.192, tăng 2,0% so với cùng kỳ năm ngoái, đây là tăng trưởng tháng thứ tư liên tiếp.

Có 14 trong số 20 nhóm hàng hóa vận chuyển được AAR theo dõi đã tăng trưởng so với cùng kỳ năm ngoái, bao gồm: sản phẩm dầu mỏ và xăng dầu, tăng 7.411 xe tải hoặc 19,7%; đá dăm, cát, sỏi, tăng 7,276 xe tải, tăng 7,1%; và hóa chất, tăng 4,608 carloads hoặc 3,7%. Các mặt hàng có mức giảm hàng năm trong tháng 6/2018 bao gồm: than, giảm 9.396 xe hoặc 2,7%; khoáng sản phi kim loại, giảm 3,552 xe tải hoặc 18,8%; phế thải và phế thải màu, giảm 618 xe hoặc 3,8%.

Các toa và rơ moóc đa phương thức của Hoa Kỳ trong tháng 6/2018 tăng 6,3%, tương đương 68.689 chiếc, ở mức 1.159.973. Số lượng trung bình hàng tuần trong tháng 6/2018 đạt mức 289.993, tăng 6,3% so với cùng kỳ năm trước và đánh dấu mức trung bình hàng tuần cao nhất trong năm 2018.

Theo báo cáo tháng 6/2018 của AAR, tải trọng đường sắt của Mỹ tăng 1,3%, tương đương 87.169 toa xe, lên 6.747.414 và các đơn vị liên phương thức tăng 6,0%, hay 405.633 chiếc, lên 7.153.557 chiếc.

Khối lượng vận tải đa phương thức đạt được trong tháng 6/2018 cho thấy xu hướng các chủ hàng ngày càng lựa chọn vận tải đường sắt kết hợp với dịch vụ đa phương thức. Theo đánh giá của AAR, hiện tại, các yếu tố nền tảng cơ bản vẫn đang tốt cho các tuyến đường sắt và nền kinh tế nhưng những thách thức từ một cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và các nước đối tác lớn có thể dẫn đến những thay đổi nhanh chóng. Do đó, các chủ hàng cần có những kế hoạch kinh doanh linh hoạt và không nên kí kết những hợp đồng với những điều khoản cứng nhắc.

1. **Kho bãi**

Trong quý II/2018, nhu cầu về không gian nhà kho đã vượt quá 49 triệu feet vuông, nhưng cung và cầu đang tiến gần đến trạng thái cân bằng hơn.

Khi người tiêu dùng ngày càng mua sắm trên internet - thậm chí mua các mặt hàng lớn, cồng kềnh như đồ nội thất trên internet - sự sẵn có của không gian kho để lưu trữ những hàng hóa đó và thực hiện các đơn đặt hàng tiếp tục giảm trên khắp Hoa Kỳ.

Tỷ lệ sẵn có của công nghiệp - bao gồm các tài sản bị bỏ trống hoặc sẽ sớm bị bỏ trống - hiện đã giảm 32% liên tiếp trong quý, mức giảm lớn nhất kể từ năm 1988.

Thương mại điện tử đã thúc đẩy nhu cầu về không gian nhà kho và cũng đã đẩy các nhà bán lẻ điều chỉnh cách họ sử dụng các nhà kho.

Một số trung tâm phân phối đã bổ sung các hoạt động thực hiện. Các kho khác đã chuyển đổi sang các cơ sở "cross-dock" để xử lý các mặt hàng cồng kềnh. Nhiều địa điểm bán lẻ truyền thống đã thêm các dịch vụ thương mại điện tử, làm giảm diện tích cửa hàng.

Những thay đổi trong chính sách thương mại của tổng thống Mỹ Donald Trump có thể dẫn đến những chênh lệch lớn giữa cung và cầu hàng hóa (một lượng lớn cung hàng hóa sẽ bị thiếu hụt-với các mặt hàng được nhập khẩu và ngược lại), dẫn đến những thay đổi lớn trong lĩnh vực bất động sản công nghiệp, trong đó phân khúc phân xưởng và nhà kho sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng.

Hàng hóa xuất khẩu chiếm phần lớn không gian kho của Hoa Kỳ, vì hàng nhập khẩu có xu hướng di chuyển qua các cơ sở phân phối nhanh hơn. Nhưng điều này sẽ nhanh chóng thay đổi khi xuất khẩu của Hoa Kỳ giảm do hậu quả của một cuộc chiến thương mại.

1. **Hoạt động giao nhận và thương mại điện tử:**

Chính phủ Mỹ đang đề xuất tái cấu trúc Dịch vụ Bưu chính Hoa Kỳ theo hướng tư nhân hóa từng phần, với việc cắt giảm chi phí và giảm gánh nặng tài chính và tăng tính linh hoạt của ngành cho phù hợp với thời đại kỹ thuật số.

Đề xuất này là một phần của kế hoạch tái cấu trúc quy mô của chính phủ liên bang. Kế hoạch rộng hơn trước khi có sự phê chuẩn của quốc hội, đã thu hút những phản ứng khác nhau trong dư luận Mỹ.

Các cải cách bưu chính được đề xuất đến như một thay đổi lớn trong mạng lưới liên lạc và phân phối đã duy trì nhiều thập kỷ trước đó. Tổng thống Donald Trump đã tổ chức một nhóm |xem xét tài chính và hoạt động tại cơ quan và đánh giá lượng vốn đã lãng phí trong nhiều năm ở ngành này

Theo phân tích của Chính phủ Mỹ, tư nhân hóa Dịch vụ bưu chính sẽ giúp ngành này năng động hơn. Một nhà điều hành bưu chính tư nhân có thể cắt giảm chi phí bằng cách lựa chọn các địa điểm tập trung hơn, và tiếp cận nguồn vốn tư nhân để cải tiến hoạt động.

Tuy nhiên Liên minh Công nhân Bưu chính Mỹ, đại diện cho 200.000 nhân viên bưu điện, phản đối ý tưởng tư nhân hóa này, và cho rằng nó sẽ làm đội chi phí thương mại điện tử cũng như gây thiệt hại cho người tiêu dùng ở nông thôn.

Tuy nhiên, sự phát triển nhanh chóng của thương mại điện tử đang tạo áp lực cho hoạt động bưu chính khi phải giao nhận những gói lớn thay vì thư từ hay các bưu kiện nhỏ trước đây. Một số công ty như Amazon.com Inc., United Parcel Service Inc. và FedEx Corp. thường dựa vào các hãng bưu chính của Bưu điện nhà nước để phân phối dặm cuối cho khách hàng. Việc xử lý bưu kiện tốn kém hơn thư. Những chi phí đó, cùng với việc tăng lương, nghĩa vụ lương hưu và giảm số lượng thư, đã khiến hoạt động bưu điện trở thành gánh nặng. Ngành này đã báo cáo khoản lỗ ròng 2,7 tỷ USD trong năm tài chính kết thúc vào ngày 30/9/2017.

Một dịch vụ bưu chính tư nhân có thể được cấu trúc như một tiện ích do nhà đầu tư sở hữu và tiếp tục được quy định bởi Ủy ban điều tiết bưu điện hoặc một cơ quan chính phủ khác, phù hợp với các mô hình tư nhân hoá hiện tại ở châu Âu. Nhưng trước khii tư nhân thông qua IPO, ngành này sẽ phải cải cách hoạt động của mình và chứng minh khả năng sinh lời.

Trong bối cảnh đó, một số tập đoàn tư nhân đã có những bước đi mới trong lĩnh vực giao nhận. Amazon đã công bố kế hoạch tăng khả năng cung cấp các gói dịch vụ thương mại điện tử và dịch vụ logistics hiện đại, cho phép các đại lý có thể mở rộng và sinh lợi từ các dịch vụ này.

Theo Amazon, chủ sở hữu một license thương hiệu phân phối, đóng gói của hãng này có thể có 300.000 USD lợi nhuận hàng năm, với chi phí khởi động từ 10.000 USD, thông qua vận hành một đội lên đến 40 xe giao hàng. Ngoài ra họ còn được tận dụng khối lượng giao hàng từ Amazon, tiếp cận công nghệ phân phối tinh vi của công ty, đào tạo thực hành và giảm giá cho một bộ tài sản và dịch vụ, bao gồm cả cho thuê phương tiện và bảo hiểm toàn diện. Và họ cũng sẽ có quyền tiếp cận nhiều "chiết khấu thương lượng độc quyền" khác nhau về tài nguyên cho một doanh nghiệp phân phối, bao gồm cả đồng phục có thương hiệu, nhiên liệu và phạm vi bảo hiểm toàn diện và các tùy chọn khác.

Amazon dự kiến sẽ xây dựng mạng lưới hàng trăm đối tác phân phối nội bộ, sẽ thuê hàng chục nghìn nhà cung cấp dịch vụ giao hàng tại Mỹ, họ sẽ làm việc song song với các nhà cung cấp truyền thống hiện có của công ty, ngoài các doanh nghiệp vừa và nhỏ hiện có hàng nghìn nhân viên điều khiển cung cấp các gói dịch vụ của Amazon.

Tháng 2 vừa qua, Amazon đã thực hiện các bước để giới thiệu một dịch vụ chuyển phát cho các doanh nghiệp, mang tên “Vận chuyển với Amazon” (SWA), được định vị như một đối thủ cạnh tranh trực tiếp với dịch vụ bưu kiện ưu tiên của UPS và FedEx.

Amazon đã tích cực mở rộng mạng lưới logistics của riêng mình như mở 20 trung tâm phân loại khu vực; hợp đồng mạng lưới phân phối của riêng mình với ATSG và Atlas Airlines, và tham gia cả vào vận tải biển. Những nỗ lực liên quan đến logistics khác của Amazon bao gồm những thứ như kiểm tra giao hàng bằng các phương tiện không người lái, và xây dựng một ứng dụng giống như Uber để vận chuyển hàng hóa.

Một lĩnh vực khác mà Amazon tập trung vào là dịch vụ mới mang tên Seller Flex, lợi thế cạnh tranh chính cho thương mại điện tử trong thương lượng giá với FedEx và UPS. Seller Flex đang hướng tới việc cung cấp nhiều sản phẩm hơn với giao hàng miễn phí trong hai ngày trong khi giúp giảm bớt các kho hàng quá tải. Theo một báo cáo của Bloomberg, sáng kiến ​​này sẽ thúc đẩy Amazon tiến sâu hơn vào các dịch vụ mà công ty này thường phải thuê UPS và FedEx thực hiện.